

Solución del problema marítimo

Sería importante demostrar que un entendimiento con Bolivia podría ser conveniente para Chile

La Razón (Edición Impresa) / Ramiro Prudencio Lizón / 02 de diciembre de 2015

El nuevo delegado de Chile ante la Corte de La Haya, José Miguel Insulza, ha declarado últimamente que para incluir en una negociación el tema de soberanía, se debiera modificar el Tratado de Paz de 1904, el cual no está comprendido en la demanda boliviana. Esto es un grave error. Fue Chile quien desde los años 20 ha manifestado reiteradamente su intención de negociar precisamente al margen del Tratado.

Basta recordar la nota del canciller Horacio Walker Larraín de 20 de junio de 1950, en la que aclara inicialmente que su país, ‘junto con resguardar la situación de derecho establecida en el Tratado de Paz de 1904, ha estado dispuesto a estudiar en gestiones directas con Bolivia, la posibilidad de satisfacer las aspiraciones del gobierno de Vuestra Excelencia y los intereses de Chile’.

Ahora bien, existe la creencia en nuestro país que luego del dictamen de la Corte, se iniciaría una larga y difícil gestión con Chile. Esto tampoco es cierto, porque la solución ya fue convenida en las tres negociaciones llevadas a cabo en la segunda mitad del siglo pasado, la de 1950, de 1975 y 1987.

En todas ellas la solución era la misma, un corredor al norte de Arica, con continuidad territorial desde Bolivia hasta la costa. En Charaña se especificó además, la dimensión del corredor, y se determinó que en él estén incluidos, el ferrocarril de Arica a La Paz, el aeropuerto de Chacalluta, y el camino de Arica a Visviri, que está vinculado al de Charaña a La Paz.

Pero lo que derrumbó a estas tres importantes negociaciones fue la compensación que se debería otorgar a Chile por el corredor que nos cedería. En la primera de ellas, la de 1950, se rechazó la compensación territorial y, por ello, se habló de aguas del altiplano. Pero ya en esa época se vio la imposibilidad de concretar dicho resarcimiento, porque las principales aguas de esa zona, las del lago Titicaca, pertenecen a un condominio boliviano-peruano. Y además, si se bajaran otras aguas del altiplano, podría convertirse ese enorme territorio en un páramo.

En la segunda, la de Charaña, se llegó a aceptar la compensación territorial; pero posteriormente, ante una feroz oposición popular, el gobierno del presidente Banzer reculó de su posición, y prefirió romper relaciones con Chile, dando con ello fin a ese acuerdo que nos concedía el corredor con plena soberanía.

En la tercera, la del “Enfoque Fresco”, lamentablemente, antes de partir a Montevideo para presentar una propuesta formal a Chile, el canciller nacional de entonces declaró que jamás Bolivia otorgaría una compensación territorial. Estas expresiones provocaron una fortísima crítica en el Ejército y en la prensa chilena contra dicho entendimiento, que determinó la suspensión del mismo.

En consecuencia, la única compensación factible es la territorial, es decir, un canje de territorios. Porque hay que tomar en cuenta la convicción chilena de no permitir la reducción de su país. Así lo declaró el Gobierno chileno en Charaña; y así lo reiteró el subsecretario de Relaciones Exteriores, Cristian Barros, en la reunión de Consultas Políticas realizada en Iquique en noviembre de 2005, última ocasión en que se trató seriamente el problema marítimo nacional.

Cabe señalar que no es necesario esperar el término del proceso en La Haya para iniciar conversaciones con Chile, pero éstas deben ser confidenciales. Pero además, sería también importante demostrar al gobierno de la señora Bachelet que un entendimiento con Bolivia podría ser muy conveniente para Chile. Comenzando nuevamente con el ofrecimiento de

venta de gas a ese país que lo debe adquirir en ultramar a precios muy superiores; y también con el proyecto del tren transcontinental. En vez de pensar en dirigirlo absurdamente hacia el puerto de Ilo, este ferrocarril sería planificado hacia Arica y al puerto boliviano que se situaría al norte de él. De este modo, esos dos puertos recibirían unos 10 millones de toneladas de grano del Brasil, convirtiéndolos en un verdadero megapuerto, uno de los más grandes de todo el Pacífico sur.